# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

12 stycznia Nr. 1. Rok 1931.


TREŚĆ:



## SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

### 1.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 grudnia 1930 r. Nr. I/1/11239/30 w sprawie Regulaminu Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji oraz składu osobowego tej Komisji.**

Zatwierdzam pomieszczony w załączniku do niniejszego rozporządzenia Regulamin Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji oraz skład osobowy tej Komisji, polecając jednocześnie ścisłe stosowanie się do jej postanowień językowych.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei z dn. 17.VI. 1920 r. Nr. 12871 i regulamin Komisji Językowej zatwierdzony dn. 25.IX. 1920 r.

### REGULAMIN

**Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji.**

§ 1. Komisja Językowa Ministerstwa Komunikacji jest ciałem doradczem Ministerstwa w zakresie językoznawstwa i terminologji i ma za zadanie: 1) czuwanie nad czystością języka polskiego przez usuwanie z języka urzędowego wyrazów i wyrażeń niewłaściwych i podawanie zamiast nich wyrazów i wyrażeń, odpowiadających duchowi języka polskiego, 2) ujednostajnienie terminologji i podawanie w zakresie kolejnictwa równoznaczników terminów obcych.

§ 2. Skład Komisji stanowią: Przewodniczący, członkowie fachowi z pośród pracowników Ministerstwa Komunikacji w liczbie sześciu i dwaj rzeczoznawcy językowi. Jeden z członków fachowych jest zastępcą Przewodniczącego. Przewodniczącego Komisji mianuje Minister Komunikacji, członków zaś fachowych, zastępcę Przewodniczącego i rzeczoznawców językowych powołuje na wniosek Przewodniczącego. Przewodniczący Komisji ma prawo powoływać na posiedzenia Komisji przedstawicieli Departamentów i Wydziałów Ministerstwa Komunikacji, których wnioski Komisja rozpatruje, w celu udzielenia wyjaśnień, lub jako rzeczoznawców.

§ 3. Komisja Językowa rozpatruje:

a) projekty rozporządzeń, przepisów, instrukcyj, regulaminów i aktów urzędowych, przeznaczonych do druku, które będą skierowane do Komisji przez Departamenty i Wydziały Ministerstwa;

b) wnioski Departamentów i Wydziałów Ministerstwa, dotyczące zmiany lub ujednostajnienia terminów, stosowanych w aktach urzędowych Ministerstwa;

c) wnioski członków Komisji co do usunięcia błędów i braków terminologicznych i językowych, zauważonych w aktach urzędowych lub w praktyce Ministerstwa Komunikacji i podległych mu urzędów.

§ 4. Projekty wymienione w § 3 p. a) rozpatruje i poprawia, według zasad przyjętych przez Komisję, jeden z członków fachowych Komisji, wyzna-

czony przez Przewodniczącego. Egzemplarz poprawiony przegląda dodatkowo jeden z rzeczoznawców językowych i, w razie proponowania zmian w tekście, uzgadnia je z członkiem fachowym. Wątpliwości, jakie się nastręczyć mogą, są rozpatrywane na posiedzeniu Komisji.

W razie gdyby zainteresowany Departament lub Wydział znajdował, że poprawki językowe Komisji zmieniają treść poprawionego aktu, winien porozumieć się z Komisją co do przyjęcia innej redakcji.

§ 5. Na rozpatrzenie i poprawienie przez Komisję dokumentów do druku, wymienionych w § 3 a, wyznacza się termin czterotygodniowy. Co do skrócenia tego terminu w przypadkach nagłych, zainteresowany Departament lub Wydział porozumiewa się z Przewodniczącym Komisji. Podobnież co do przedłużenia tego terminu w pewnych przypadkach, ze względu na objętość pracy, potrzebę zebrania dodatkowych danych lub przerwę wakacyjną, Przewodniczący Komisji porozumiewa się z Departamentem lub Wydziałem, który wniósł sprawę do rozpatrzenia Komisji.

§ 6. Posiedzenia Komisji odbywają się dwa razy na miesiąc w dnie wyznaczone przez Przewodniczącego.

Przewodniczący Komisji ma prawo zwoływać, w razie potrzeby, dodatkowe posiedzenia, w okresie zaś letnim, w związku z urlopami członków Komisji lub rzeczoznawców, zarządzić przerwę nie dłuższą jak na 6 tygodni.

§ 7. Do powzięcia ważnych uchwał Komisji niezbędna jest obecność na posiedzeniu Przewodniczącego lub jego zastępcy, dwóch członków fachowych Komisji i jednego z powołanych językoznawców.

§ 8. Z każdego posiedzenia Komisji spisywany jest protokół, przedstawiany następnie do wiadomości Ministrowi Komunikacji.

Uchwały Komisji, dotyczące terminologji urzędowej, Przewodniczący Komisji przedstawia Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia po uzgodnieniu z Dyrektorem właściwego Departamentu.

§ 9. Komisja przesyła do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji, w miarę postępu prac swoich:

a) spisy wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego, których używać nie należy, z podaniem wyrazów i wyrażeń właściwych;

b) spisy terminów, które powinny być używane w aktach urzędowych Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcyj Okręgowych K. P. wzamian używanych dotychczas terminów polskich, lub stosowane jako równoznaczniki terminów obcych.

Jeżeli równoznacznik terminu niedostatecznie określa pojęcie, termin powinien być podany w spisie z określeniem jego znaczenia. Spisy, wymienione wyżej w p. a), są komunikowane Departamentom (Wydziałom) przed ich ogłoszeniem dla przeświadczenia się, czy niektórych wyrazów i wyrażeń nie należy przenieść do spisów b) terminów urzędowych po uzgodnieniu ich z właściwym Departamentem (§ 8).

§ 10. Prowadzenie protokółów posiedzeń Komisji, układanie spisów wymienionych w § 9 i załatwianie według wskazówek Przewodniczącego spraw bieżących Komisji poleca się Sekretarzowi Rady Technicznej, czynności zaś kancelaryjne Kancelarji Rady Technicznej.

§ 11. Za udział w każdem posiedzeniu członkowie fachowi Komisji otrzymują po 10 zł, rzeczoznawcy zaś językowi po 20 zł.

Za rozpatrywanie i poprawianie aktów poza posiedzeniami Komisja Językowa otrzymuje wynagrodzenie w rozmiarze od 0,9 zł do 3 zł za stronicę pisma maszynowego poprawionego aktu, w zależności od nakładu pracy. Z tego wynagrodzenia członkowie fachowi Komisji otrzymują 2/3, rzeczoznawcy zaś językowi 1/3 za dodatkowe przejrzenie poprawionych aktów.

Ogół czynności sekretarskich opłacany jest w stosunku do ilości posiedzeń, po 20 zł od posiedzenia.

§ 12. Wydatki Komisji, wymienione w § 11, według list, poświadczonych przez Przewodniczącego Komisji, są pokrywane na przedstawienie Departamentu lub Wydziału, który wniósł projekt do rozpatrzenia Komisji, z właściwych kredytów preliminowanych w budżecie Ministerstwa. Pokrycie wydatków na inne potrzeby Komisji, jako to słowniki, druki i t. p., Przewodniczący Komisji uzgadnia z Departamentem Ogólnym Ministerstwa.

**Skład osobowy**
**Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji.**

Przewodniczący Inż. Dr. A. Wasiutyński.

Członkowie rzeczoznawcy fachowi:

Inż. Eberhardt Juljan, Mgr. Głowacki Jan, Dyr. Moskwa Franciszek (zastępca Przewodniczącego), Nowosielski Władysław, Inż. Wasilewski Stanisław, Wysocki Paweł.

Członkowie rzeczoznawcy językowi:

Prof. A. A. Kryński i Król Kazimierz.

---

2.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 grudnia 1930 r. Nr. I/1/11262/30 o wydaniu „Przepisów o gospodarce materjałami i inwentarzem w Ministerstwie Komunikacji".**

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o gospodarce materjałami i inwentarzem w Ministerstwie Komunikacji", które ukażą się w osobnem wydaniu.

---

## SPRAWY FINANSOWE.

3.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1930 r. Nr. II/4/9967/30 o uzupełnieniu Tymczasowego Regulaminu Działów Księgowości Wydziałów Finansowych Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.**

W Regulaminie Działów Księgowości (Dz. U. M. K. z dnia 30 marca 1930 r. Nr. 6 poz. 52) uzupełnia się ust. 8 § 8 po słowach „według ich zakresu działania" następującemi postanowieniami:

„Sporządzone projekty preliminarzy budżetowych poszczególnych kolei prywatnych należy, przed ich przedstawieniem Ministerstwu Komunikacji, przesłać w odpisie dotyczącym zarządom do zaopinjowania i zgłoszenia ewentualnych wniosków, które Dyrekcje winny dokładnie zbadać i stosownie do własnej

oceny dodatkowo w preliminarzu uwzględnić, mając przytem na uwadze sprawność i bezpieczeństwo ruchu oraz racjonalną gospodarkę finansową. W razie nieuwzględnienia niektórych wniosków należy do przedstawionych Ministerstwu Komunikacji preliminarzy, dołączyć odpisy tych wniosków i wyjaśnić przyczyny, dla których nie zostały one uwzględnione. Zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji preliminarze budżetowe należy bezzwłocznie zakomunikować dotyczącym zarządom".

## SPRAWY TARYFOWE.

4.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 grudnia 1930 r. Nr. III/4/Pc. 17753/30, w przedmiocie wydawania Przepisów o Wytwórniach Biletów P. K. P.**

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o Wytwórniach Biletów P. K. P.", które ukażą się w osobnem wydaniu.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 lutego 1931 r.

## SPRAWY TRAKCYJNE.

5.

**Nr. VI/1/17534/30 z dnia 11 grudnia 1930 r. w sprawie sprzętu parowozowego.**

W celu ujednostajnienia i znormalizowania sprzętu parowozowego, Ministerstwo Komunikacji ustala niniejszem wykaz narzędzi i przedmiotów, w które parowozy pociągowe toru normalnego powinny być zaopatrzone. Wykaz ten, w którym wskazana nazwa sprzętu i ilość oraz normala, rysunek lub wzór, załącza się przy niniejszem.

Na parowozach, przeznaczonych wyłącznie do pracy przetokowej, sprzęt może być zarządzeniem poszczególnych Dyrekcyj zmniejszony do niezbędnej potrzeby. Zamierzone ujednostajnienie i znormalizowanie sprzętu parowozowego powinno odbywać się stopniowo na zasadzie niżej podanych podstaw:

1. Parowozy nowe, otrzymywane z wytwórni parowozowych, powinny być zaopatrzone w sprzęt według zatwierdzonego wykazu, który powinien być dołączony do odnośnego zaświadczenia odbioru. Sprzęt parowozowy, wymieniony w wykazie, winien być wykonany według normali Ministerstwa Komunikacji, wskazanych w wykazie. Odnośnie tych przedmiotów, co do których w wykazie nie jest wskazany rysunek lub wzór, Ministerstwo Komunikacji poda wskazówki osobno. Oprócz sprzętu wymienionego w wykazie, w zależności od specjalnych urządzeń danego typu parowozu, wykaz sprzętu parowozowego uzupełnia się na podstawie osobnych zarządzeń Ministerstwa Komunikacji.

2. Na parowozach w eksploatacji, zasadniczo istniejący na nich sprzęt, zostaje bez zmiany, a ilość jego i rodzaj powinny zgadzać się z wykazami w książeczkach inwentarzowych sprzętu parowozowego, znajdujących się przy każdym parowozie.

W razie zużycia się przedmiotu, należącego do sprzętu parowozowego i potrzeby jego wymiany, należy ten przedmiot skreślić z inwentarza i wymienić na takiż przedmiot, znajdujący się na inwentarzu parowozowni, w dobrym stanie przy zastosowaniu przepisowych formalności, a gdy okaże się, że w zapasie takiego lub podobnego przedmiotu niema, to wtedy dopiero przedmiot ten należy wymienić już na nowy znormalizowany.

Uzupełniać sprzęt parowozów, znajdujących się w eksploatacji, do norm ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji należy stopniowo i tylko w granicach przydzielonych na ten cel kredytów. Naprawa i wymiana zużytego sprzętu parowozowego powinna być wykonywana z kredytów przyznanych w dz. 2 rozdz. 5 § 3 na bieżącą naprawę parowozów.

3. Sprzęt parowozowy, perjodycznie kontroluje, utrzymuje w należytym stanie, naprawia i uzupełnia wyłącznie parowozownia macierzysta.

W razie wysłania parowozu do naprawy głównej, średniej lub wypadkowej do warsztatów głównych lub innej parowozowni, sprzęt parowozowy zdejmuje się z parowozu i zostawia w parowozowni macierzystej, a parowóz przychodzi do warsztatów do naprawy bez sprzętu.

4. Sprzęt parowozów skreślonych w inwentarza zostaje na inwentarzu parowozowni, do której parowóz był przypisany przed jego skreśleniem. Sprzęt ten należy dokładnie posegregować na zużyty, niezdatny do dalszego użytku i jeszcze nadający się do użytku. Części, niezdatne do użytku, należy skreślić z inwentarza w trybie normalnym i oddać do Magazynu Zasobów jako złom, a części, nadająse się do użytku, zostawić w zapasie na inwentarzu parowozowni na wymianę zużytego sprzętu parowozów, znajdujących się w ruchu i w zapasie.

5. Przy oddelegowaniu parowozów do innej Dyrekcji lub do innej parowozowni tejże Dyrekcji sprzęt odbierany jest przez delegowanego odbiorcę tak, jak wszystkie cześci parowozowe — jakościowo i ilościowo na zasadzie wykazu w ksiażce inwentarza, znajdującej się przy parowozie. Książka ta razem z parowozem i sprzętem przechodzi do innej Dyrekcji lub innej parowozowni tej samej Dyrekcji. Książki inwentarzowe powinny być uregulowane zgodnie z przepisami. Sprzęt powinien być oddany w stanie zdatnym do użytku.

6. Dla uniknięcia zamiany poszczególnych części sprzętu parowozowego jednego parowozu ze sprzętem drugiego i gubienia go tą drogą. Ministerstwo Komunikacji zarzadza aby wszystkie części sprzętu parowozowego były ocechowane serją i numerem parowozu, do którego zostały przydzielone.

7. Każdy parowóz powinien mieć książkę, w której zapisane są wszystkie narzędzia sprzętu parowozowego, znajdujace się na tym parowozie. W parowozowni powinien być dublikat tego spisu w księdze inwentarzowej.

Niniejszy okólnik obowiązuje z chwilą jego ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc okólnik w sprawie sprzętu parowozowego wydany dnia 8.VII. 1927 r. Nr. VI/158/20/27 i wszelkie inne zarządzenia wydane w tej sprawie.

Załącznik do Nr. VI/1/17534/30

# WYKAZ

## sprzętu parowozowego dla parowozu serji ..........

## Nr. P. K. P. .......... Nr. fabryczny ..........

| Nr. porz. | NAZWA PRZEDMIOTU | Nr Normali K. T. P. | A ilość | UWAGI: |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Łopata do węgla | 9701 | 2 | |
| 2 | Łopata do popiołu i żużla | 9701 | 1 | |
| 3 | Młot do węgla | 9703 | 1 | |
| 4 | Skrobaczka do popielnika | 9702 | 1 | |
| 5 | Przebijak rusztu | 9703 | 1 | |
| 6 | Kleszcze rusztowe | 9703 | 1 | warunkowo do chwili ostatecznego wyjaśnienia |
| 7 | Czopownica | 9702 | 1 | |
| 8 | Młotek ręczny | 9704 | 1 | |
| 9 | Młotek ołowiany | 9704 | 1 | |
| 10 | Przecinak | 9706 | 1 | |
| 11 | Wycinak krzyżowy | 9706 | 1 | |
| 12 | Przebijak | 9706 | 1 | |
| 13 | Śrubokręt z trzonkiem | 9705 | 1 | |
| 14 | Obcęgi | 9704 | 1 | |
| 15 | Pilnik półokrągły, równiak | 9705 | 1 | |
| 16 | Haczyk do wyciągania miękiego szczeliwa | 9707 | 1 | Tylko przy miękiem szczeliwie |
| 17 | Wkręt do wyciągania pierścieni dławniczych | 9707 | 2 | tylko przy metalowem szczeliwie |
| 18 | Drąg - piętak | 9707 | 2 | |
| 19 | Klucz podwójny 11 x 14 | 581 | 1 | |
| 20 | „ „ 17 x 22 | 581 | 1 | |
| 21 | „ „ 27 x 32 | 581 | 2 | |
| 22 | „ „ 36 x 41 | 584 | 2 | |
| 23 | „ „ 46 x 50 | 581 | 2 | |
| 24 | „ „ 55 x 60 | 581 | 2 | |
| 25 | pojedyńczy 1 5/8″ | 581 | 1 | |
| 26 | „ „ 1 3/4″ | 581 | 1 | |
| 27 | „ „ 1 7/8″ | 581 | 1 | |
| 28 | „ „ 2″ | 581 | 1 | |
| 29 | „ „ 2 1/4″ | 581 | 1 | |
| 30 | „ „ 2 1/2″ | 581 | 1 | |
| 31 | „ francuski | | 1 | |
| 32 | Bańka blaszana większa | 9708 | 2 | przy oświetleniu naftowem |
| 33 | „ mniejsza | 9708 | 2 | |
| 34 | „ do nafty | 9709 | 1 | przy oświetleniu naft. 2 szt. |
| 35 | Oliwiarka większa | 9709 | 2 | |
| 36 | „ mniejsza | 9709 | 1 | |
| 37 | Pompka do smaru | 9710 | 1 | |
| 38 | Puszka do mydła | 9710 | 1 | |
| 39 | „ na czyściwo | 9710 | 1 | |
| 40 | „ do petard | 9710 | 1 | |
| 41 | Wiadro żelazne | 9710 | 1 | |
| 42 | Latarnia sygnałowa naftowa z kompletem szkieł sygnałowych | 9715 | 2 | Tylko przy oświetleniu naftowem |
| 43 | Latarnia sygnałowa gazowa z kompletem szkieł sygnałowych | 9716 | 2 | tylko przy oświetleniu gazowem |
| 44 | Latarka do manometra, wodowskazu i szybkościomierza | 9714 | 2—3 | ilość zależna od ilości przyrząd. |
| 45 | Latarka sygnałowa ręczna | 9713 | 1 | tylko przy oświetleniu naftowem |
| 46 | Kaganek naftowy | 9714 | 1 | ditto |
| 47 | Tarcza sygnałowa | 9713 | 2 | |
| 48 | Pudełko blaszane na dokumenty | 9711 | 1 | |
| 49 | Pudełko na szkła wodowskazowe i lubrykatora | 9711 | 1 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 50 | Szczotka do zamiatania | 9712 | 1 | |
| 51 | „ do lamp | 9712 | 1 | |
| 52 | Nożyce do knota | 9712 | 1 | |
| 53 | Czopy do płomieniówek | 9718 | 6 | |
| 54 | Klocek resorowy drewniany | 9717 | 1 | |
| 55 | Rozpórka drewniana do wyłączania krzyżulca | — | 2 | |
| 56 | Uchwyt do wyciągania sworznia krzyżulca | 9725 | 1 | |
| 57 | Sprzęg śrubowy zapasowy | — | 1 | |
| 58 | Skrzynia na ubranie | — | 1 | |
| 59 | Kółko na klucze | 9717 | 1 | |
| 60 | Wąż z wytryskiem do zakrapiacza węgla | 9717 | 1 | o ile jest urządzenie na parow. |
| 61 | Wąż pożarowy z końcówkami i złączkami | 9730 | 1 | długości 20 m. |
| 62 | Nakrętka przejściowa do smoczka parowozowego | 9733 | 1 | |
| 63 | Bęben drewniany do węża pożarowego i skrzynia | 8300 i 8302 | 1 | |

Wytwórnia ..............................................

Komisarz Rządowy
przy
wytwórni taboru kolejowego.

Warsztaty parowozowe główne

..............................................

Naczelnik Parowozowni

..............................................

# ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo-osobowe).

## RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

**Pan Prezydent Rzeczypospolitej mianował postanowieniem z dnia 29 października 1930 r.:**

**Inż. Gronowskiego Mieczysława,** Dyrektora Kolei Państwowych w Krakowie, — Dyrektorem Departamentu Ministerstwa Komunikacji w IV stopniu służbowym urzędników państwowych, a **Minister Komunikacji** powierzył mu stanowisko Dyrektora Departamentu Ruchu.

**Minister Komunikacji**
**mianował:**

**Łopatkiewicza Jana,** Starszego Asesora Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — Referendarzem Ministerstwa Komunikacji w VII stopniu służbowym urzędników państwowych.

**powierzył:**

**Wysockiemu Pawłowi,** Radcy Ministerjalnemu M. K. — kierownictwo Wydziału Taryf Towarowych Zagranicznych w Departamencie Handlowo-Taryfowym Ministerstwa Komunikacji.

**przyjął do służby w M. K. w charakterze urzędnika kontraktowego z uposażeniem według grupy VII-ej:**

**Kołakowskiego Stanisława,** emerytowanego Dyrektora Departamentu M. K.

**przeniósł:**

**Inż. Mizgier-Chojnackiego Eugenjusza,** Radcę Ministerjalnego M. K., — z Departamentu Utrzymania i Budowy do Wydziału Wojskowego Ministerstwa Komunikacji,

**Gajewskiego Henryka,** Asesora P. K. P.,—z Departamentu Utrzymania i Budowy do Wydziału Wojskowego Ministerstwa Komunikacji,

**Blochównę Walerję,** Rejestratora M. K., — z Biura Personalnego do Departamentu Ruchu Ministerstwa Komunikacji,

**Wolffa Stanisława,** Referenta M. K., — z Departamentu Handlowo-Taryfowego Ministerstwa Komunikacji do Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. w charakterze Referendarza K. P.,

**Dybkową Kazimierę,** Adjunkta Kancelaryjnego M. K., — do Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. w charakterze Asesora P. K. P.

**przeniósł w stan spoczynku na własną prośbę:**

**Kołakowskiego Stanisława,** Dyrektora Departamentu M. K., — z dniem 1 września 1930 r., z wyrażeniem uznania i podziękowania za długoletnią i wyjątkowo gorliwą pracę w kolejnictwie.

**Inż. Franka Adama,** Dyrektora Departamentu M. K., — z dniem 1 października 1930 r., z wyrażeniem uznania i podziękowania za długoletnią i wyjątkowo gorliwą pracę w kolejnictwie,

**Śniechowskiego Józefa,** Inspektora Ministerjalnego Głównej Inspekcji Komunikacji — Kierownika Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P.,— z dniem 1 października 1930 r., z wyrażeniem uznania i podziękowania za długotelnią i wyjątkowo gorliwą pracę w kolejnictwie.

**przeniósł w stan spoczynku z umniejszonem o 50% uposażeniem emerytalnem na podstawie orzeczenia Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K.:**

**Dutkiewicza Tadeusza,** Starszego Kontrolera M. K.

**Wystąpienie ze służby:**

**Marczak Feliks,** urzędnik prowizoryczny M. K., wskutek powołania do odbycia czynnej służby wojskowej.

**Zmarli:**

**Klopek Aljozy,** Radca Ministerjalny M. K., — w dniu 29 września 1930 r.,

**Mgr. Sokołowski Włodzimierz,** Inspektor Ministerjalny Głównej Inspekcji Komunikacji, — w dniu 9 grudnia 1930 r.

## RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH OKRĘGOWYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

**Mianowania:**

**Inż. Bobkowski Aleksander,** Wicedyrektor Kolei Państwowych w Warszawie, — Dyrektorem Kolei Państwowych w Krakowie.

Nr. P. 1/27380/30.

**Mgr. Siekierski Józef,** Naczelnik Wydziału Ministerstwa Komunikacji, — Wicedyrektorem Kolei Państwowych w Warszawie.

Nr. P. 1/27379/30.

**Powierzenie kierownictwa:**

**Inż. Frankowi Adamowi,** emerytowanemu Dyrektorowi Departamentu Ministerstwa Komunikacji, — Kierownictwo Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. w charakterze pracownika kontraktowego.

Nr. P. 1/21940/30.

**Powierzenie pełnienia obowiązków:**

**Inż. Rogińskiemu Władysławowi,** Naczelnikowi Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — pełnienie obowiązków Wicedyrektora tej Dyrekcji.

Nr. P. 1/27172/30.

## KONKURSY:

**na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.**

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI względnie VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 15 lutego 1931 r.

Nr. P. 1/27539/30.

**na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Tczewie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.**

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 15 lutego 1931 r.

Nr. P. 1/28391/30.

**na 2 (dwa) stanowiska Starszych Kontrolerów Wydziałowych (do spraw taryfowych) w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.**

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 15 lutego 1931 r.

Nr. P. 1/29912/30.

**Sprostowania.**

W Spisie Nr. 1 wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego, których używać nie należy, podanym w Dodatku Nr. 10 do Dziennika Urzędowego M. K. z dn. 30 września r. b., wyrazy na str. 2 — 5: „Elew kolejowy", „Lekarz rejonowy", „Miejsce służbowe", „Miejsce stancjonowania", „Renta urazowa" i Suspendować w urzędzie" oraz wyrazy podane jako ich właściwe równoznaczniki, należy skreślić jako dotyczące terminów urzędowych.

Zmiany w terminologji urzędowej, wprowadzane ze względów językowych, będą ogłaszane w osobnych spisach.

Z uwagi na powyższe Komisja Językowa zauważa również, że zastąpienie wyrazów: „Prowizoryczny, prowizorycznie" przez wyrazy: „Tymczasowy, tymczasowo" nie dotyczy terminologji urzędów, przyjętej w tabeli stanowisk kolejowych.

---

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 28 z 1930 r. poz. 216 w ust. 2, wiersz 1, wydrukowano mylnie „1 stycznia 1930" zamiast „1 stycznia 1931".

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

Drukarnia Państwowa Nr 53983. 3.I.31. 8.500.

**WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—**

**Pojedyńczy numer — groszy 50.**

# DODATEK

## DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

29 stycznia | Nr. 1. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:



## SPRAWY RUCHOWE.

### PRACA NA P. K. P.

**w listopadzie 1930 r.**

**według danych przedwstępnych.**

Przewóz podróżnych w listopadzie r. ub. (30 dni) wyniósł ogółem 12.104.048 osób i w porównaniu z październikiem r. ub. (31 dni 12.405.234 osób) zmniejszył się o 2,5%, w porównaniu zaś z listopadem r. 1929 (12.940.217 osób) zmniejszył się o 6,5%.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich dalekobieżnych wynosiła w listopadzie r. ub. 97,5%. Zmniejszenie regularności ruchu w porównaniu z październikiem (99%) wywołane zostało pogorszeniem warunków atmosferycznych.

Przewóz towarów w listopadzie r. ub. wynosił przy 24 dniach roboczych 6.903.491 tonn (oprócz gospodarczych kolejowych) i w porównaniu z październikiem r. ub. (27 dni roboczych — 7.634.130 tonn) zmniejszył się o 9,6% głównie z powodu mniejszej liczby dni roboczych oraz zmniejszenia się przewozu niektórych ładunków sezonowych, wymienionych poniżej.

W porównaniu z listopadem r. 1929, w którym przy 25 dniach roboczych przewieziono 9.954.849 tonn, przewóz towarów w listopadzie r. ub. był mniejszy o 30,7%.

Naładowano w listopadzie r. ub. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 488.130 wagonów 15-to tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych łącznie z tranzytem 38.880 wagonów ładownych, czyli razem przewieziono 527.010 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z październikiem r. ub. (579.545 wag.) ogólna praca kolei wykazuje zmniejszenie (liczbą wagonów) o 9,1%, naładunek zaś na P. K. P. o 9%.

W porównaniu zaś z listopadem r. 1929 (619.830 wag.) ogólna praca zmniejszyła się o 15%, a naładunek własny o 14,5%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

| Wykonano | Rok 1930 | | | 1929 r. | W listopadzie 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Listopad 24 dni roboczych | Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + mniej — w procentach | Listopad 25 dni roboczych | |
| **A) Naładowano: *)** | | | | | |
| Węgla . . . . . . . . . | 187.320 | 199.826 | — 6,3% | 208.045 | — 10,0% |
| Drzewa . . . . . . . . | 28.350 | 31.899 | — 11,1% | 40.650 | — 30,3% |
| Nawozów sztucznych . . | 870 | 1.860 | — 53,2% | 2.520 | — 65,5% |
| Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . . | 6.840 | 13.237 | — 48,3% | 12.780 | — 46,5% |
| Rolniczych i aprowizacji . | 45.600 | 52.545 | — 13,2% | 49.260 | — 7,4% |
| Buraków cukrowych . . | 75.780 | 69.750 | + 8,6% | 74.490 | + 1,7% |
| Pozostałych ładunków . . | 143.370 | 167.276 | — 14,3% | 183.155 | — 21,5% |
| Razem . . . . | 488.130 | 536.393 | — 9,0% | 570.900 | — 14,5% |
| B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . . | 12.630 | 12.958 | — 2,5% | 15.900 | — 20,6% |
| Tranzytem przez Polskę . | 26.250 | 30.194 | — 13,1% | 33.030 | — 20,5% |
| C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. . | 527.010 | 579.545 | — 9,1% | 619.830 | — 15,0% |

*) łącznie z naładunkiem na terenie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli spadek dotyczy wszystkich pozycyj przewozów oprócz buraków cukrowych, których naładowano o 6.000 wag. (8,6%) więcej niż w październiku r. ub., a nawet o 1,7% więcej niż w listopadzie r. 1929. Zato węgla naładowano mniej niż w październiku o 12.500 wag. (6,3%), produktów rolnych i aprowizacji (oprócz buraków cukrowych) prawie o 7.000 wag. (13,2%) mniej, materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) zgórą o 6.000 wag. (48,3%) mniej, drzewa o 3½ tysiąca wagonów (11,1%) mniej, nawozów sztucznych o 1.000 wag. (53,2%) mniej i t. d.

Rozmiary naładunku węgla w zagłębiach kopalnianych przedstawia poniższa tabela:

**Naładowano wagonów 15-to tonnowych.**

| Zagłębia | 1930 r. | | | 1929 r. | W listopadzie 1930 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Listopad 24 dni roboczych | Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + mniej — w procentach | Listopad 25 dni roboczych | |
| Górnośląskie. . . . . . . | 136.470 | 147.405 | — 7,4% | 150.570 | — 9,4% |
| Dąbrowskie . . . . . . . | 37.710 | 39.711 | — 5,0% | 44.100 | — 14,5% |
| Krakowskie . . . . . . . | 13.140 | 12.710 | + 3,4% | 13.380 | — 1,8% |
| Razem . . . . | 187.320 | 199.826 | — 6,3% | 208.050 | — 10,0% |

| Zagłębia | Rok 1930 | | | 1929 r. | W listopadzie 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Listopad 24 dni roboczych | Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + mniej — w procentach | Listopad 25 dni roboczych | |
| | Z tego naładowano na wywóz zagranicę: | | | | |
| a) **przez:** | | | | | |
| Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne . . . . . . | 49.740 | 60.388 | — 17,6% | 45.060 | + 10,4% |
| b) **do:** | | | | | |
| Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . . . | 18.330 | 20.336 | — 9,9% | 26.940 | — 32,0% |
| Rumunji . . . . . . . . | 420 | 1.054 | — 60,2% | 780 | — 46,2% |
| Niemiec, Prus Wschodnich | 7.890 | 9.269 | — 14,9% | 12.270 | — 35,7% |
| Rosji i Łotwy . . . . . | 660 | 465 | + 41,9% | 480 | + 37,5% |
| Razem . . . . | 77.040 | 91.512 | — 15,8% | 85.530 | — 9,9% |

Z tabeli tej wynika, że największy ilościowo spadek naładunku węgla w listopadzie w porównaniu z październikiem r. ub. (o 11.000 wag.) przypada na zagłębie Górnośląskie, podczas gdy w zagłębiu Dąbrowskim spadek wynosił tylko 2.000 wag., w zagłębiu zaś Krakowskiem naładunek węgla nawet się nieco zwiększył (o około 400 wag. + 3,4%). Porównując rozmiary naładunku węgla na wywóz zagranicę w listopadzie i październiku r. ub., widać, że cały spadek naładunku dotyczy głównie wywozu, który w listopadzie zmniejszył się prawie o 14½ tysiąca wagonów (15,8%). Największe ilościowo zmniejszenie naładunku węgla na wywóz przypada na porty Gdańsk i Gdynię (zgórą 10½ tys. wag. — 17,6%).

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w listopadzie r. ub. 8.100 wag. 15-to tonnowych dla wszystkich trzech zagłębi razem, przeciętny zaś dzienny naładunek wynosił w dniu roboczym 7.804 wag. czyli mniej od normy o 296 wag. dziennie, t. j. 3,7%.

W poszczególnych zagłębiach naładunek węgla w dniu roboczym wynosił:

**w zagłębiu górnośląskim** przy normie 5.982 wag. ładowano 5.686 wagonów, czyli mniej od normy o 4,9%;

**w zagłębiu Dąbrowskim** przy normie 1.602 wag. ładowano 1.571 wagonów, czyli mniej od normy o 1,9%;

**w zagłębiu Krakowskiem** przy normie 516 wag. ładowano 547 wagonów czyli więcej od normy o 6%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz w Tczewie przedstawia się w m. listopadzie jak następuje:

| Porty | Rok 1930 | | | 1929 r. | W listopadzie 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Listopad 24 dni roboczych | Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + mniej — w procentach | Listopad 25 dni roboczych | |
| | a) w wagonach 15-tonnowych | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . . | 34.500 | 37.897 | — 9,0% | 31.545 | + 9,4% |
| Gdynia . . . . . . . . | 16.393 | 18.693 | — 12,3% | 15.463 | + 6,0% |
| Tczew . . . . . . . . | — | — | — | 1 | — 100,0% |
| Razem . . . . | 50.893 | 56.590 | — 10,1% | 47.009 | + 8,3% |
| | b) w tonnach | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . . | 517.495 | 568.458 | — 9,0% | 473.183 | + 9,4% |
| Gdynia . . . . . . . . | 245.905 | 280.399 | — 12,3% | 231.939 | + 6,0% |
| Tczew . . . . . . . . | — | — | — | 17 | — 100,0% |
| Razem . . . . | 763.400 | 848.857 | — 10,1% | 705.139 | + 8,3% |

Przeładnek węgla na statki w Gdańsku i Gdyni zmniejszył się w listopadzie w porównaniu z październikiem r. ub. o 85.457 tonn czyli o 10,1%, z czego na Gdańsk przypada mniej o 50.963 tonny (9%), a na Gdynię 34.494 tonn czyli 12,3%. Na zmniejszenie to mniejsza liczba dni roboczych w listopadzie wpłynęła tylko częściowo, ponieważ przeładunek węgla odbywa się również w niedzielę i święta, chociaż w nieco mniejszych rozmiarach.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w m. listopadzie jak następuje:

**Ogólna praca Gdańska w tonnach:**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. Listopad 24 dni roboczych | 1930 r. Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + lub mniej — w procentach | 1929 r. Listopad 25 dni roboczych | W listopadzie 1930 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel . . . . . . . . | 517.495 | 568.458 | — 9,0% | 473.183 | + 9,4% |
| Zboże . . . . . . . . | 19.629 | 27.299 | — 28,1% | 19.030 | + 3,1% |
| Cukier . . . . . . . . | 10.684 | 18.681 | — 42,8% | 46.819 | — 77,2% |
| Drzewo . . . . . . . . | 42.306 | 51.265 | — 17,5% | 39.562 | + 6,9% |
| Cement . . . . . . . . | 4.194 | 6.255 | — 33,0% | 5.595 | — 25,1% |
| Żelazo . . . . . . . . | 3.180 | 4.199 | — 24,3% | 435 | + 631,0% |
| Produkty naftowe . . . | 2.430 | 3.382 | — 28,2% | 4.730 | — 48,6% |
| Inne ładunki . . . . . | 22.030 | 23.253 | — 5,3% | 33.019 | — 33,3% |
| Razem . . . | 621.948 | 702.792 | — 11,5% | 622.373 | — 0,1% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda żelazna . . . . . | 29.059 | 46.747 | — 37,8% | 61.178 | — 52,5% |
| Złom . . . . . . . . | 2.621 | 12 877 | — 79,7% | 6.206 | — 57,8% |
| Żelazo . . . . . . . . | 780 | 120 | + 550,0% | 90 | + 767,7% |
| Zboże . . . . . . . . | — | — | — | — | — |
| Nawozy sztuczne . . . | 16.231 | 8.667 | + 87,3% | 9.063 | + 79,1% |
| Inne ładunki . . . . . | 17.206 | 12.728 | + 35,2% | 22.190 | — 22,5% |
| Razem . . . | 65.897 | 81.139 | — 18,8% | 98.727 | — 33,3% |

**Ogólna praca Gdyni w tonnach.**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. Listopad 24 dni roboczych | 1930 r. Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + lub mniej — w procentach | 1929 r. Listopad 25 dni roboczych | W listopadzie 1930 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel . . . . . . . . | 245.905 | 280.399 | — 12,3% | 231.939 | + 6,0% |
| Cukier . . . . . . . . | 26.000 | 7.485 | + 247,4% | 18.167 | + 43,1% |
| Inne ładunki . . . . . | 7.606 | 12.418 | — 38,8% | 1.575 | + 382,9% |
| Razem . . . | 279.511 | 300.302 | — 6,9% | 251.681 | + 11,1% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda . . . . . . . . | 1.680 | 570 | + 194,7% | 2.041 | — 17,7% |
| Złom . . . . . . . . | 18.130 | 36.615 | — 50,5% | 1.270 | + 1327,6% |
| Ryż . . . . . . . . | 3.060 | 3.540 | — 13,6% | 1.440 | + 112,4% |
| Nawozy sztuczne . . . | 90 | 420 | — 78,6% | 1.185 | — 92,4% |
| Inne ładunki . . . . . | 1.616 | 2.720 | — 40,6% | 838 | + 92,8% |
| Razem . . . | 24.576 | 43.865 | — 44,0% | 6.774 | + 262,8% |

Wywóz morzem przez Gdańsk i Gdynię wszystkich ładunków razem zmniejszył się w listopadzie w porównaniu z październikiem o 101.635 tonn (10,2%), a przywóz o 34.531 tonn (27,6%). Wywóz cukru (przez obydwa porty razem) zwiększył się o 10½ tys. tonn (40,2%). W przywozie zmniejszył się znacznie przywóz rudy i złomu, a zwiększył przywóz nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w listopadzie jak następuje:

**(w wagonach 15 tonnowych):**

| Rodzaj ładunków: | Rok 1930 | | | 1929 r. | W listopadzie 1930 r więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do listopada 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Listopad 24 dni roboczych | Październik 27 dni roboczych | W listopadzie więcej + lub mniej — w procentach | Listopad 25 dni roboczych | |
| **Przywóz** | | | | | |
| Zboże | 42 | 45 | — 6,7% | 252 | — 83,3% |
| Mąka | 3 | 1 | +200,0% | 6 | — 50,0% |
| Węgiel | 398 | 509 | — 21,8% | 831 | — 51,5% |
| Drzewo | 297 | 185 | + 60,5% | 233 | + 27,5% |
| Bawełna | 487 | 910 | — 46,5% | 717 | — 32,1% |
| Materjały budowlane | 661 | 600 | + 10,2% | 1.051 | — 37,1% |
| Produkcja przemysłowa | 8.090 | 8.329 | — 2,9% | 7.108 | + 13,8% |
| Ruda żelazna | 2.221 | 3.019 | — 26,4% | 4.849 | — 54,2% |
| Pozostała aprowizacja | 2.567 | 2.532 | + 1,4% | 2.850 | — 10,0% |
| Inne ładunki | 3.444 | 3.794 | — 9,2% | 4.590 | — 25,0% |
| Razem | 18.210 | 19.924 | — 8,6% | 22.487 | — 19,0% |
| **Wywóz** | | | | | |
| Zboże | 1.835 | 2.492 | — 26,4% | 2.748 | — 33,2% |
| Mąka | 329 | 389 | — 15,4% | 20 | +1545,0% |
| Węgiel | 70.664 | 76.698 | — 7,9% | 72.126 | — 2,0% |
| Drzewo | 12.160 | 12.627 | — 3,7% | 18.235 | — 33,3% |
| Bawełna | 121 | 116 | + 4,3% | 153 | — 20,9% |
| Materjały budowlane | 849 | 1.182 | — 28,2% | 1.189 | — 28,6% |
| Produkcja przemysłowa | 7.035 | 6.734 | + 4,5% | 7.692 | — 8,6% |
| Cukier | 2.077 | 1.868 | + 11,2% | 4.771 | — 56,5% |
| Pozostała aprowizacja | 5.577 | 5.676 | — 1,8% | 6.092 | — 8,5% |
| Inne ładunki | 4.539 | 5.223 | — 13,1% | 5.781 | — 21,5% |
| Razem | 105.186 | 113.005 | — 6,9% | 118.807 | — 11,5% |

Z powyższej tabeli widać, że przywóz do Polski zmniejszył się w listopadzie o 8,6%, wywóz zaś o 6,9%.

W związku ze zmniejszeniem się przewozów, co wywołało zmniejszenie zapotrzebowania wagonów, Ministerstwo Komunikacji przywróciło z dniem 25 listopada normalne terminy ładowania i wyładowywania wagonów środkami nadawców i odbiorców, skrócone w październiku.

W dniu 8 listopada został otwarty ruch tymczasowy na nowozbudowanej linji Herby Polskie — Zduńska Wola, a w dniu 9 listopada na nowej linji Maksymiljanowo — Gdynia, stanowiących części budującej się magistrali węglowej zagłębie Górnośląskie — Gdynia. Na odcinku Herby Polskie — Zduńska Wola uruchomiono narazie w ruchu towarowym pięć par pociągów do D. O. K. P. Poznań i jedną parę do Łodzi i w odwrotnym kierunku, na odcinku zaś Maksymiljanowo — Gdynia — pięć par pociągów węglowych.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 listopada r. ub. wynosił:

**Parowozów** 5.373 czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym na 1/XI. (5.326) więceq o 0,9%. W naprawie było parowozów 15,81%, mniej niż w roku ubiegłym (18,86%) o 3,05%.

**Wagonów osobowych** było 12.004, więcej niż w roku ubiegłym (10.170) o 18,3%. W naprawie było wagonów osobowych 8,37%, mniej niż w roku ubiegłym (9,33%) o 0,96%.

**Wagonów towarowych** było 150.798, w stosunku do roku ubiegłego (149.076) więcej o 1,1%. W na-

prawie było wagonów towarowych 3,84%, więcej niż w roku ubiegłym (3,65%) o 0,19%.

Nowego taboru dostarczyły fabryki w listopadzie ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych 8,
wagonów osobowych i pocztowych 24,
wagonów towarowych 389.

Na 1 grudnia r. ub. było odstawionych do rezerwy:

17.869 wag. krytych, 3.801 węglarek i 6.506 platform czyli razem 28.176 wagonów.

Przebieg pociągów w listopadzei r. ub. wynosił:

| | | |
|---|---|---|
| w ruchu osobowym | 5.444.763 | poc. klm. |
| „ towarowym | 4.488.741 | „ „ |
| Razem . . . . . | 9.933.504 | poc. klm. |

W porównaniu z październikiem r. ub. (10.467.934 poc. km.) ogólny przebieg pociągów zmniejszył się o 5,1%. W porównaniu zaś z listopadem r. 1929 (10.623.807) przebieg pociągów w listopadzie r. ub. zmniejszył się o 6,4%.

Z działalności taryfowo - handlowej M. K. za miesiąc listopad 1930 r. należy zaznaczyć:

W dniu 15 listopada wszedł w życie Dodatek I do części I B, II-1, II-2 i II-3 tudzież do skorowidza taryfy towarowej wewnętrznej, zawierający dalsze zmiany i uzupełnienia redakcji z dnia 1 października r. ub., podyktowane czynną polityką t aryfową. W tymże dniu wszedł w życie nowy wykaz stacyj i odległości taryfowych w ruchu towarowym jako Część III wskazanej taryfy. Wykaz stacyj i odległości taryfowych, Zeszyt A redakcji z dnia 1.IX. 1929 r. zachowuje nadal moc obowiązującą dla przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, zeszyt B zaś traci ją niniejszem całkowicie.

W zakresie taryf osobowych, bagażowych i ekspresowych z kolejami zagranicznemi zasługują na uwagę:

Wejście z dniem 1 listopada interesującej tranzyt polski przez Pomorze taryfy osobowej niemiecko-holenderskiej, a w dniu 29 listopada austrjacko-niemieckiej. W dniu 1 listopada weszły w życie:

dodatek 3 do taryfy polsko-skandynawskiej, zawierający zmienione opłaty rozdzielcze, taryfa ekspresowa austrjacko-rumuńska oraz dodatek I do zeszytu I i II taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej niemiecko-węgierskiej.

W zakresie taryf towarowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować: uzupełnienie w dniu 1 listopada taryfy niemiecko-sowieckeij Część III we formie doadtku 2 b) podającego nowe tabele opłat i inne zmiany; dodatek I do taryfy polsko-węgierskiej zeszyt 1 na przewóz ogółu towarów, obowiązujący również od tej daty; dalej dodatki I do części I i II - 1 polsko-niemieckiej taryfy towarowej oraz dodatek II do przepisów kierunkowych tej taryfy. Między innemi nastąpiły tu zmiany taryf zbożowych.

Uległa też przeredagowaniu dotychczasowa taryfa kolei wąskotorowych górnośląskich w ruchu sąsiedzkim. Nowa redakcja z dnia 1.XI. zastępuje dawną z dnia 1 marca 1927 r.

**Co się tyczy działalności Ministerstwa Komunikacji w listopadzie r. ub. w zakresie umów międzynarodowych, to**

I. W dniach 6 i 7 listopada 1930 r. uzgodnione zostały w Bytomiu między polskiemi i niemieckiemi kolejami 3 sporne kwestje z dziedziny wagonowej, a mianowicie:

1) że za przebieg wagonów górnośląskich, dokonywany na zasadzie paryskiej Konwencji tranzytowej z dnia 21.IV. 1921 r. między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec i między Prusami Wschodniemi a Górnym Śląskiem, P. K. P. mają płacić czynsz niższy o około 50% od czynszu, przewidzianego przez R. I. V.; wysokość tego czynszu równa się czynszowi, należnemu za wagony niemieckie w tych samych komunikacjach, względnie czynszowi, należnemu za polskie wagony w tranzycie przez niemiecki G. Śląsk;

2) że za polskie puste nadprzebiegi na linji Rojca — Karf — Chebzie koleje niemieckie nie mają obowiązku płacić kosztów trakcji od 1.II. 1927, a P. K. P. kosztów za korzystanie z tej linji dla tego celu;

3) że P. K. P. nie będą płaciły (narazie do 1.XII. 1933 r.) za przetaczanie w polskich stacjach Lipie — Pawonków — Strzybnica, dokonywane przez niemieckie parowozy podczas postoju pociągów niemieckich, doprowadzonych do polskich stacyj zdawczo-odbiorczych na polskim Górnym Śląsku.

II. Dnia 21 listopada 1930 r. w Berlinie podpisana została między Polską a Niemcami Umowa o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie. Umowa ta o t. zw. małym tranzycie wejdzie w życie 15-go dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych, które wymienione zostaną w czasie możliwie najkrtószym w Warszawie. Narazie zaś będzie obowiązywało nadal prowizorjum umówione w drodze wymiany not z dnia 21 lipc 1930 r., które zostanie w tym celu przedłużone w drodze ponownej wymiany not.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w miesiącu listopadzie r. ub. wynosiły:

| | | |
|---|---|---|
| a) z przewozu podróżnych | 23.649.249 | zł. |
| b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych | 1.533.587 | „ |
| c) z przewozu towarów | 87.968.916 | „ |
| d) uboczne | 1.936.017 | „ |
| Razem . . | 115.087.769 | „ |

W porównaniu z październikiem r. ub. (126.787.453 zł.) wpływy zmniejszyły się o 9,3%, w porównaniu zaś z listopadem r. 1929 (138.218.224 zł.) wykazują spadek o 16,8%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 54155 15.I.31. 8.500.